



IN BERLIN IST **DAS TAXI** **DIE BESSERE WAHL**

Neues Jahr, neues Glück, alte Herausforderungen. Taxi-Berlin-Geschäftsführer Hermann Waldner nimmt zu zahlreichen heißen Taxithemen Stellung – und dabei kein Blatt vor den Mund.

Liebe Berliner Taxiunternehmerinnen und Unternehmer, liebe Taxifahrerinnen und Taxifahrer,

lassen Sie mich nachfolgenden Jahresausblick mit einer erschreckenden Zahl beginnen: 17,6 Millionen Euro. So viel Verlust hat ein anderer Auftragsvermittler im Jahr 2017 gemacht. Auch für 2018 rechnet das Unternehmen mit einem deutlich negativen Jahresergebnis. Trotzdem spricht Geschäftsführer Eckart Diepenhorst von einem „Erfolgsjahr“. Das ist schwer fassbar. So viel Verlust könnten wir uns bei Taxi Berlin und bei taxi.eu gar nicht leisten. In Wahrheit zeigt diese Zahl, wie viel es besagtem Unternehmen – nämlich mytaxi – wert ist, uns Zentralen kleinzukriegen und uns die Aufträge wegzunehmen. Längst investiert ja nicht mehr nur mytaxi so viel Geld, um Aufträge aus dem Taxigewerbe abzuziehen, sondern auch Uber und andere. Berlin ist fast schon ein europäisches Zentrum für diesen Kampf.

Das Ende dieser Entwicklung lässt sich genau vorhersehen, denn es läuft, wie in anderen Branchen auch, in drei bekannten Phasen ab. In der ersten Phase bezahlt der Investor große Summen – Stichwort 17 Millionen Verlust –, um die Konkurrenten zu schwächen, indem er ihnen mit Billigpreisen die Kunden abjagt. In der zweiten Phase wird der Preis moderat angehoben,

während die anderen am Absterben sind. In der dritten Phase werden dann Provisionen von 25, 30 Prozent herausgequetscht und die Fahrpreise für Kunden so weit wie möglich erhöht. Das geht, wenn man den Wettbewerb totgemacht hat. Das ist in vielen Uber-Städten zu sehen.

Umso bedeutender ist es, dass der Bundesgerichtshof im Dezember unsere Auffassung von der Rechtswidrigkeit der UberBlack-App bestätigt hat. Wir sehen nun gute Chancen, auf dieser Basis weitere Verbote gegen Uber durchzusetzen. Gleich

„Uns einen zweistelligen Millionenverlust als Erfolg verkaufen zu wollen, ist schwer fassbar.“

am Tag nach der schriftlichen Urteilsverkündung konnten wir das gemeinsam mit Vertretern der Berliner Gewerbeverbände auch in einem Gespräch mit Innensenator Andreas Geisel und seinen Parteikollegen Tino Schopf und Raed Saleh thematisieren. Herr Geisel sagte dazu, er nehme die Dringlichkeit des Problems zur Kenntnis und wolle sich intensiv kümmern.

Als Taxi-Berlin-Geschäftsführer arbeite ich an vielen Stellen gegen die Verdrängung des Taxigewerbes. Bei unseren

Wettbewerbern ist zu beobachten, dass sie sich ausschließlich auf App-affine Kunden konzentrieren. Im Bewusstsein vieler Fahrgäste wird die Möglichkeit der App-Bestellung noch zu wenig mit dem klassischen Taxigewerbe in Verbindung gebracht. Konzerne wie Uber können sich natürlich gigantische Werbekampagnen leisten. Die monströse Uber-Werbung am Hermannplatz ist dafür ein typisches Beispiel. Die Großkonzerne wollen zwischen 25 und 30 Prozent vom Gesamtumsatz als Provision haben. Das kann doch nur dazu führen, dass der Fahrer langfristig weniger verdient – und dass der Kunde ab einer bestimmten Phase mehr bezahlen muss. Diese einleuchtende Gleichung und dass ein solches System prekäre Arbeitsplätze schafft, sollte jeder Fahrer jedem Kunden aufzeigen. Wenn eine Handvoll Manager sich eine goldene Nase damit verdient, viele tausend Gewerbetreibende zu ruinieren, ist das den Kunden nicht mehr gleichgültig.

Nicht zuletzt dank solcher Argumente gelingt es unserem Kompetenzteam bei Taxi Berlin, für steigende Auftragszahlen bei klassischen Bestellern und Stammkunden zu sorgen. Auch direkt vor Ort sind wir aktiv. Wenn wir zum Beispiel hören, dass am Messegelände Besucher laut nach ihrem „Uber oder Taxi“ fragen, dann versuchen wir in Zusammenarbeit mit Kollegen



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (Bildmitte) traf sich mit dem BZP-Präsidium zum persönlichen Gespräch: Geschäftsführer Thomas Grätz, Vizepräsident Hermann Waldner, Präsident Michael Müller und Vizepräsident Peter Zander

wie Boto Töpfer vom TVB, die Kunden davon zu überzeugen, dass in Berlin das Taxi die bessere Wahl ist und bemühen uns, das Laden durch Mietwagenfahrer, die gegen die Rückkehrpflicht verstoßen, zu unterbinden.

Viele wissen nicht, dass auch das Taxigewerbe innovativ und digital ist, deshalb müssen wir unsere App besser publik machen. Da wir uns nicht so gigantische Werbekampagnen leisten können wie andere, die zu den besagten Millionenverlusten führt, sind wir auf die Mitarbeit der Unternehmer und Fahrer angewiesen. Ich möchte mich deshalb ausdrücklich bei denen bedanken, die schon mitmachen, indem sie zum Beispiel Visitenkarten von Taxi Berlin bzw. taxi.eu verteilen und mit unserer Werbung auf den Autotüren fahren und das nicht mit dem Argument ablehnen, andere Werbeträger würden mehr bezahlen.

Die Bundesregierung will noch in dieser Legislaturperiode das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ändern. Das ist eine fast logische Konsequenz aus den Veränderungen, die sich aktuell im Bereich der Personenbeförderung und der Mobilität abspielen: Drive-Now hat sich von Sixt gelöst und fusioniert mit Car2go. VW ist bei Gett ausgestiegen. Da ist Bewegung im Haifischbecken der Milliardenkonzerne, die über eine Finanzkraft verfügen, die wir als Taxigewerbe nicht haben. Ob die Verbindung aus DriveNow, Car2go und mytaxi am Ende lukrativ ist oder vielleicht sogar von Daimler abgestoßen wird, ist schwer zu sagen. Wir können den Markt natürlich nicht aufmischen, indem wir den Milliardenkonzernen eine Billion entgegensetzen. Die haben wir nicht. Wir müssen auf Bundesebene gegensteuern und die verantwortlichen Politiker mit Argumenten davon überzeugen, dass unser Taxigewerbe erhaltenswert und wichtig ist. Davon hängt es ab, ob wir als Gewerbe fortbestehen.

Ich habe mich vor zwei Jahren auch deshalb zu meinem Engagement im Bundesverband BZP entschieden, weil ich die Notwendigkeit sah, etwas zu bewegen. Als Vizepräsident des BZP konnte ich beispielsweise gemeinsam mit meinen Vorstandskollegen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer persönlich die Standpunkte des Taxigewerbes im Gespräch nahebringen. Das ist schon alleine deshalb etwas Besonderes, weil die Bundespolitiker früher gar nicht so recht zu Gesprächen mit dem Taxigewerbe bereit waren, schon gar nicht ein Minister.

Wir leisten also viel Überzeugungsarbeit bei den Parlamentariern, unter anderem mit der Kampagne „Verlässlich ist modern“, aber auch mit der dauerhaften Präsenz des Bundesverbands in Berlin. Seit letztem Jahr

ist der BZP in der Dorotheenstraße, mitten im Regierungsviertel. Jetzt können wir die Leute viel direkter erreichen. Aber nicht nur hier, sogar auf EU-Ebene konnten wir schon durch viel Arbeit hinter den Kulissen ein Bewusstsein dafür schaffen, dass das System taxi.eu ein wichtiger und bodenständiger Teil der europäischen Daseinsvorsorge ist – und etwas anderes als so mancher Global Player, der an Gewinnmaximierung und nichts anderem interessiert ist.

Im Bereich der Lobbyarbeit haben wir uns mit zahlreichen Taxizentralen in ganz Deutschland zusammengetan und selbst Lobbyisten engagiert. Die sind jetzt auch mit missionarischem Eifer dabei, die Politiker zu überzeugen, dass das Personenbeförderungsgesetz erhalten bleiben muss, und welche Schäden eine Aufweichung anrichten kann.

„Im Haifischbecken ist Bewegung.“

Als negatives Beispiel für einen solchen irreparablen Schaden müssen wir uns nur die Abschaffung der Ortskunde für Mietwagenfahrer ansehen. Dass die Politik die Prüfung für Mietwagenfahrer abgeschafft hat, bringt uns einen enormen Wettbewerbsnachteil. Selbst eine Abschaffung der Taxischeinprüfung wäre unter diesem Gesichtspunkt das kleinere Übel, um wieder mehr Chancengleichheit herzustellen. Wir wissen, dass die Forderung danach unrealistisch wäre. Das jetzige Ungleichgewicht ist aber untragbar.

Untragbar wären auch mögliche Fahrverbote zur Luftreinhaltung. Taxis müssen ohne Wenn und Aber von jeglichen Fahrverboten ausgenommen werden, das ist die klare Position des BZP, und das sagen wir Politikern auch in dieser Deutlichkeit. Man kann Taxiunternehmer nicht der Ungewissheit aussetzen, dass das Fortbestehen ihrer Existenz von einem willkürlichen Umgang mit ihrer früheren Kaufentscheidung abhängig gemacht wird.

Hinsichtlich der aktuellen Debatte um eine Erhöhung des Berliner Taxitarifs kann ich weder als Chef eines Unternehmens noch als Verbandspolitiker auf Bundesebene direkte Forderungen an den Berliner Senat stellen. Ich sehe aber momentan einen gewissen Unmut bei den Unternehmern. Meine Meinung ist, dass der Tarif dringend erhöht werden muss, um die gestiegenen Lohnkosten durch den erhöhten Mindestlohn und den Wegfall der Kartenzahlungsgebühren auszugleichen.

TAXI BERLIN TZB GMBH

Persiusstraße 7, 10245 Berlin
Telefon: +49 (0)30 / 690 27 20
Telefax: +49 (0)30 / 690 27 19
E-Mail: info@taxi-berlin.de
www.taxi-berlin.de

Öffnungszeiten Kundencenter
und Technikcenter
Mo - Fr 10.00 bis 17.00 Uhr

Geschäftsführer
Hermann Waldner

Presserechtlich verantwortlich für
diese Seite: Hermann Waldner
Redaktion: Axel Rühle (ar)
Pressekontakt: presse@taxi-berlin.de

Unabhängig davon muss das Taxigewerbe zur Sicherung seines Fortbestehens weitere Verdienstfelder erschließen. Als Taxi Berlin führen wir derzeit Verhandlungen mit einer großen Krankenkasse, um Krankenfahrten künftig all unseren Fahrern zum normalen Taxitarif zu vermitteln. Bis heute schließen Kassen eher einzelne Verträge mit Taxiunternehmen ab, um individuelle Preise, meist unter dem Taxitarif, auszuhandeln. Unser Ziel ist es, dass jeder Taxifahrer ganz regulär von Taxi Berlin Aufträge aller Krankenkassen vermittelt bekommt. Dazu wollen wir ein Abrechnungssystem etablieren, bei dem unser Kundencenter den Unternehmern die Fahrtkosten unkompliziert abrechnet, während wir die bürokratischen Formalitäten mit den Auftraggebern abwickeln.

Von außen, aber auch von qualitätsbewussten Kollegen werden wir immer wieder angemahnt, dass wir als Taxigewerbe auch unsere eigenen Hausaufgaben machen müssen. Dazu zählt sicherlich ein Bewertungssystem, bei dem die Kunden die Fahrer bewerten. Dies setzt natürlich voraus, dass die Kunden ihre Bewertung abgeben können. Kunden, die ihr Taxi per



Gespräch mit Berlins Innensenator Andreas Geisel (3. von links): Tino Schopf, Carsten Reichert, Andreas Geisel, Hermann Waldner, Swen Schulz, Richard Leipold und Leszek Nadolski (v. l.)

App bestellen, können das. Bei telefonischen Bestellungen und Winkern erfolgt eine Bewertung nur, wenn sie uns kontaktieren und ihre Rückmeldung abgeben. Das tun die meisten nur bei schlechter Erfahrung. Dann kümmern wir uns intensiv. Unsere Fahrer- und Unternehmerbetreuung entzieht und vergibt Qualitätsmerkmale und vermittelt in bestimmten Fällen Nachschulungen. Da machen wir also schon eine Menge Hausaufgaben.

Die 99,9 Prozent der Fahrten, bei denen die Kunden zufrieden waren, werden leider nur selten erwähnt. Deshalb an dieser Stelle mein großer Dank an alle Berliner Taxifahrerinnen und Taxifahrer, die täglich einen sehr guten Job erledigen – unterstützt von einer Zentrale, die dafür keine 17,6 Millionen Euro Verlust machen muss.

Herzlichst
 Ihr Hermann Waldner

FOTO: BZP

DAS LEXUS GS 300h VOLLHYBRID TAXI

PREISGEKRÖNTER AUFTRITT

Und noch ein Grund zum Feiern. Der Lexus GS 300h sichert sich bei der Wahl zum Taxi des Jahres in seiner Klasse den 1. Platz in der Kategorie „Emotion“. Die luxuriöse Hybridlimousine vereint emotionales Design und herausragende Effizienz. Und verweist damit bei Deutschlands größtem Taxi-Vergleich die Wettbewerber auf die Plätze.

> Mehr entdecken auf lexus.de/taxi



taxi heute, Ausgabe 5/2017,
 Seite 42-44



LEXUS FORUM BERLIN

M.C.F. Motor Company Fahrzeugvertriebsgesellschaft mbH
 Ollenhauerstraße 9-13 • 13403 Berlin • Tel.: 030 498808-7000
 Stralauer Allee 44 • 10245 Berlin • Tel.: 030 498808-4200
www.lexusforum-berlin.de



GS 300h Grundversion: Benzintriebwerk, 133 kW (181 PS), und Elektromotor, 105 kW (143 PS), Systemleistung 164 kW (223 PS), Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert 4,6/4,3/4,4 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 104 g/km. Kraftstoffverbrauch GS 300h Luxury Line innerorts/außerorts/kombiniert 5,0/4,8/4,9 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 113 g/km. Abb. zeigt GS 300h Luxury Line mit Taxi-Paket.